Capitolo 5

Volontario nella Forza Aerea Legionaria

Memorie di Giulio Verro

Durante il periodo di addestramento che passai all'aeroporto di Forlì, si stava combattendo una guerra civile in un altro Paese europeo: la Spagna. All'inizio, i comunisti spagnoli si erano liberati del re e avevano instaurato la Repubblica. Il loro governo incontrava forte resistenza da parte dei cittadini di opinioni non comuniste. Il Generale Franco[1] iniziò a combattere il governo della Repubblica dal territorio del Marocco Spagnolo[2] dove era in corso una rivolta contro il governo di Madrid. Franco utilizzava le truppe mercenarie della Legione Straniera, che erano tutti volontari, e mentre conquistava territori spagnoli reclutava degli uomini per prestare servizio nel suo esercito.

Fin dall'inizio, il Duce Italiano Benito Mussolini, ha sostenuto il Generale Franco, che voleva instaurare un regime fascista in Spagna. E il Fuhrer tedesco Adolf Hitler[3] simpatizzava anch'egli con la causa del Generale Franco, ma secondo gli accordi internazionali non potevano interferire ufficialmente nella guerra civile in un altro Paese ed inviare le loro truppe regolari in Spagna. Trovarono il modo di aiutare Franco inviando uomini delle loro forze armate come "volontari" nella Legione Straniera. Quel che stava accedendo non era un segreto, ma la comunità internazionale, che non era contenta della presa di potere comunista in Spagna, permetteva che questa farsa continuasse.

Solo l'Unione Sovietica, Francia e Cecoslovacchia sostenevano apertamente il governo comunista in Spagna. Tramite i porti in Francia, che seguiva una politica molto permissiva, questi Paesi aiutavano il governo comunista Repubblicano con volontari, armi e forniture militari. Le Brigate Internazionali formate da volontari idealisti e avventurieri provenienti dalla Francia e da altri Paesi si unirono al fronte Repubblicano per combattere. Il Battaglione Garibaldi delle Brigate Internazionali comprendeva gli antifascisti Italiani in esilio.

All'aeroporto militare di Forlì era noto che svariate Squadriglie dell'aviazione italiane avevano già prestato servizio ed erano tornati dalla Spagna. Fra queste prime Squadriglie che si erano offerte volontarie c'erano le famose Squadriglie dei Sorci Verdii[4] e i "Dragoni della Morte". La loro fama era usata a fini propagandistici come un esempio da seguire per le altre Squadriglie. Pertanto non fummo sorpresi quando nella prima settimana del Novembre 1937 la nostra Squadriglia fu chiamata per un assemblea in un hangar e ci fu presentata la scelta di andare in Spagna come volontari. Ci venne offerta un paga più alta, un'esperienza in combattimento reale, e un'opportunità di guadagnare i bonus del volo in combattimento.

Il Comandante della nostra Squadriglia, il Capitano de Cecco, fu il primo ad offrirsi volontario e fu seguito da quasi tutti gli avieri della nostra Squadriglia, con l'eccezione di alcuni, che furono sostituiti da volontari delle altre Squadriglie.

Pierin Panzeri ed io non ci pensammo su a lungo: non eravamo politicamente sofisticati e ci offrimmo volontari anche noi. Giovani com'eravamo, l'avventura ci attirava e dopo la monotonia della routine stabilita alla base, eravamo finalmente pronti ad entrare veramente in azione. Un ulteriore incentivo era la possibilità di vedere posti nuovi e di divertirci con del denaro extra nelle nostre tasche.

Un'altra Squadriglia della nostra formazione seguì il nostro esempio, il che completò un gruppo di due Squadriglie pronti per andare in Spagna.

Prima della partenza, molti dei nostri avieri furono promossi. Come specialista radiotelegrafista fui promosso Aviere Scelto ,5 Come riportato nel nostro "Quaderno di Stazione" 6 del nostro Aeroplano Numero 4, che è rimasto in mio possesso.

Come radiotelegrafista, uno dei miei compiti era tenere un registro di tutte le missioni dell'Aeroplano Numero 4. Dalle sue informazioni fui in grado di ricostruire le date esatte, gli orari e gli obiettivi delle missioni militari della nostra Squadriglia in quel periodo, e trovai molti dettagli dei nostri voli durante la nostra campagna in Spagna. Per una più facile consultazione, conservai i nomi di città, isole ed altri nomi geografici in Spagnolo così come vennero registrati in quel tempo.

Trovai ulteriori informazioni dai registri del mio servizio militare dagli "Stralci voli di Pace" 7 e negli "Stralci voli di Guerra" 8 che sono stati verificati e firmati dal Comandante della nostra Squadriglia, il Capitano Pilota G. De Cecco.

Le voci da me inserite nel "Quaderno di Stazione" iniziano a Forlì, il 24 Febbraio 1937. In cima alla pagina datata 12 Novembre 1937, che fu il giorno della nostra partenza per la Spagna, scrissi in Spagnolo: Todo per la Patria9 e lo sottolineai, perché volli che servisse da titolo per le voci seguenti. In quel periodo. tutte le voci erano scritte in un codice che veniva cambiato spesso e che non riesco a decifrare ora. Tuttavia, cominciando dal giorno della nostra partenza dall'Aeroporto Militare di Forlì, parte delle voci furono scritte in Italiano semplice.

Il Comandante del gruppo di due Squadriglie era il Colonnello Drago. Il decollo dall'Aeroporto di Forlì fu alle 10:00 di mattina in punto. Il Comandante della nostra Squadriglia, il Capitano Pilota G. De Cecco, pilotava il nostro bombardiere pesante Savoia S.81; il Tenente Pilota Terracciano era il Secondo Pilota, e in un'ora e venti minuti atterrammo all'Aeroporto di Montecelio a Roma.

In una settimana il nostro gruppo subì una trasformazione completa, da avieri dell'Aeronautica Militare Italiana, a civili e volontari nella Legione Straniera. La nostra Squadriglia cambiò nome e numero, da 192° Squadriglia di Bombardamento Terrestre dell'Aeronautica Militare Italiana a 251° Squadriglia di Bombardamento Notturno dell'Aviazione Legionaria.

Ai nostri aerei furono cambiate le insegne. Le insegne dell'Aeronautica Militare Italiana, le strisce verde-bianco-rosse sul timone furono rimosse, e furono dipinte al loro posto le insegne dell'Aviazione Legionaria, la Croce di Sant'Andrea nera.

Per la durata del volo dall'Italia alla Spagna tutti gli aviatori dovevano indossare panni

civili e tutti ricevettero passaporti italiani con cognomi falsi, mentre i nomi di battesimo rimasero gli stessi. Mi fu dato un passaporto con il nome di Giulio Villani.

Alle 10:50 del mattino del 20 Novembre 1937 il nostro gruppo di due Squadriglie, la 251° e la 252°, di quattro aerei ciascuna, decollò dall'Aeroporto di Montecelio. Lungo la rotta avemmo solo comunicazioni in codice con le basi a terra, e con l'aereo del Comandante del nostro gruppo, il Tenente Pilota Terracciano. Ordinò al nostro Pilota, Capitano De Cecco di volare sopra le nuvole a 2,500 metri di quota.

Alle 12:36 di pomeriggio atterrammo sull'isola di Sardegna10, al grande aeroporto militare di Elmas, dove passammo la notte e rifornimmo i nostri aerei. Il mattino seguente, 21 Novembre, alle 10:30 il nostro gruppo decollò in direzione occidentale, verso le Isole Baleari.11 La nostra destinazione finale era l'aeroporto militare Spagnolo di San Bonnet, sull'Isola di Mallorca12.

L'aeroporto militare di San Bonnet era situato nei sobborghi del piccolo borgo di San Bonnet, a circa mezz'ora di autobus dalla città di Palma de Mallorca. Gli alloggi per i Legionari del XXV gruppo B.N. 13 erano situati nella scuola adiacente all'aeroporto. Gli alloggi erano già là, poiché erano stati lasciati da un altro gruppo di Legionari italiani che erano tornati a casa recentemente.

Appena arrivati, ci furono date delle uniformi kaki con l'emblema degli stormi dell'Aviazione Legionaria. Ci furono dati nuovi documenti in cambio dei nostri passaporti Italiani. Mi fu rilasciato un Documento d'Identità militare, Carta Numero 7985, per l'Aviazione Legionaria Unita, a nome Giulio Villani., Cabo Radiotelegrafista.14 , recava il sigillo ufficiale del Comando Generale del Personale Generale delle Baleari15, permetteva al portatore libero movimento all'interno dei territori occupati dall'Esercito Nazionale e lo autorizzava a portare armi.

Le nostre due Squadriglie, la 251° e la 252°, appartenevano al XXV Gruppo da Bombardamento Pesante chiamato "Pipistrelli" 16 e il suo comando era situato nella parte continentale della Spagna che era già stata occupata dall'Esercito Nazionale.

Per distinguere le nostre due Squadriglie dal resto del gruppo, fummo chiamati "Pipistrelli delle Baleari."1 Avevamo il compito di volare in missioni di bombardamento notturno, o B.N. nelle notti in cui c'era abbastanza luce lunare per avere visibilità dei bersagli a terra, avvalendoci però della sicurezza del buio nel cielo. I nostri bombardieri pesanti trimotori Savoia S.81 erano troppo lenti per il bombardamento diurno, quando saremmo potuti essere un facile bersaglio per gli aerei da caccia nemici nel cielo e per i cannoni contraerei a terra.

Le altre Squadriglie dell'Aeronautica Militare Italiana che erano anch'esse camuffate da Aviazione Legionaria, facevano le missioni di bombardamento diurno. Avevano i bombardieri Savoia S.79, che a quel tempo erano considerati essere i migliori in Europa, per velocità e manovrabilità per i bombardamenti diurni.

All'aeroporto di Son San Juan sempre sull'isola di Mallorca, era di stanza una squadriglia di aerei da caccia CR.32 Caccia Rosarelli e il porto di Palma de Mallorca fungeva da base per un sottomarino Italiano, entrambi camuffati come unità legionarie delle Forze Armate Nazionali. Il quartier generale di queste unità era situato nella città do Palma de Mallorca e tutti gli ufficiali

vivevano là negli hotel.

Il 25 Novembre 1937, dopo solo quattro giorni dal nostro arrivo laggiù, facemmo un volo di ricognizione di due ore e mezza sopra la costa di Ibiza, l'Isola di Formentera, Capo Sant'Antonio e l'isola di Columbrettes ad un'altitudine di 2,500 metri. Il nostro aereo era comandato dal Maggiore Pilota Fiore. Dopo di ciò avemmo due settimane di inattività dal volo, come riportato nel "Quaderno di Stazione". Durante quel periodo ci stabilimmo nei nostri alloggi e completammo la manutenzione dei nostri aerei e dei nostri equipaggiamenti, preparando tutto per i bombardamenti aerei.

Il 7 Dicembre 1937 i Rossi bombardarono la città di Palma de Mallorca.17 La maggior parte delle bombe cadde nell'area residenziale della città, danneggiando le case. Quando Pierin ed io visitammo la città dopo il bombardamento, vedemmo che alcuni edifici erano stati distrutti dalle bombe. Chiesi al nostro fotografo dell'Aviazione di darmi alcune delle foto che aveva scattato subito dopo il bombardamento come souvenir. Per noi era la prima volta che vedevamo il potere distruttivo delle bombe.

L'8 Dicembre 1937 ci fu ordinato di prepararci per il nostro primo bombardamento. Era una missione diurna. Il nostro obiettivo era il campo d'aviazione di Mahon sull'isola di Minorca. Avevamo a bordo dieci bombe da 100 chili. Il Tenente pilota Terracciano comandava la pattuglia. Il decollo fu alle 11:4018 del mattino. Il tempo era buono con una nuvolosità di 5/10. A bordo tutto andava bene. Alle 12:31 raggiungemmo il nostro obiettivo e sganciammo le bombe. Il nostro aereo fu colpito da tre schegge di proiettili contraerei, che fecero dei buchi verso la coda. Questo fu l'unico bombardamento diurno che facemmo durante la campagna di Spagna. Imparammo subito che l'altro fronte, i Repubblicani, o come venivano comunemente chiamati – i Rossi – avevano dei cannoni contraerei, e sapevano come usarli.

I giorni seguenti rimanemmo a terra, riparammo i buchi del nostro aeroplano, completammo la manutenzione di routine della nostra apparecchiatura radio e cambiammo le batterie. Pierin ed io prendemmo una corriera per Palma de Mallorca. Il tempo era buono ed esplorammo la città visitammo alcuni luoghi del recente bombardamento e trovammo un cinema ed un caffé dove potevamo giocare a biliardo.

Il mattino dell'11 Dicembre 1937 facemmo un secondo breve volo di quindici minuti dall'Aeroporto di San Bonnet a Son San Juan e ritorno. Quindi la sera stessa ci fu ordinato di prepararci per il secondo bombardamento sotto il comando del Capitano Pilota de Cecco. Stavolta il nostro bersaglio era Barcellona. Avevamo a bordo dieci bombe da 100 chili. Il decollo fu alle 17:30. Il tempo era buono. Alle 18:10 tutto andava bene a bordo. Eravamo ad un'altitudine di 4,000 metri e sganciammo le bombe da quella quota. Fu un lungo volo notturno di due ore e mezza, su un territorio a noi sconosciuto. Atterrammo in sani e salvi alle 19:50.

Il giorno successivo, 13 Dicembre, facemmo due coli di routine dall'Aeroporto di San Bonnet a Son San Juan e ritorno. Per il resto della settimana seguente rimanemmo a terra. Probabilmente la visibilità notturna al suolo non era sufficiente a causa della scarsa luce lunare o per la nuvolosità eccessiva e non era favorevole per volare missioni di bombardamento notturno.

Avevamo molto tempo per riposare e per conoscere la città di Palma de Mallorca, e i suoi luoghi di divertimento. Andammo in un cafetabarain chiamato Il Trocadero, un posto che ci fu raccomandato dagli altri legionari. Quando Pierin ed io entrammo una giovane donna di nome Pachita sedette al nostro tavolo, chiacchierò con noi e ci offrì del suo vino. Quella settimana andammo a vedere film cui i legionari erano ammessi gratuitamente e che potevano sedere nelle prime file del cinema.

Il 19 Dicembre 1937 ricevemmo l'ordine di prepararci per il nostro terzo bombardamento. Il nostro bersaglio era di nuovo Barcellona. Avevamo a bordo dieci bombe da 100 chili ognuna. La pattuglia era sotto il comando del Tenente Pilota Terracciano. Il decollo fu alle 19:53. Volammo ad un'altitudine di 4,000 metri. Alle 21:15 raggiungemmo l'obiettivo e sganciammo le bombe su Barcellona. C'era un grande fuoco sulla costa. Contai sette riflettori che ci davano la caccia. Numerosi cannoni contraerei ci puntarono, ma i loro colpi erano di molto fuori bersaglio. Tuttavia le terribili traiettorie erano spettacolari. Tornammo alla base senza incidenti ed atterrammo sani e salvi.

Il 22 Dicembre 1937 fu il mio ventiduesimo compleanno. Ci fu ordinato di prepararci a volare quella notte. Era il nostro quarto bombardamento. Stavolta l'obiettivo era Valencia. Portavamo venti bombe da 50 chili ognuna, Il comandante della pattuglia era ancora una volta il Tenente Pilota Terracciano. Il decollo fu alle 23:30. A bordo tutto era regolare. Alle 00:20 volavamo ad un'altitudine di 3,450 metri. Riportai di nuovo che tutto a bordo andava bene. Tuttavia non si poteva vedere altro sotto di noi se non un immenso schermo di nubi. Valencia era coperta di nubi ma c'era un piccolo squarcio di sereno. Alle 00:55 raggiungemmo l'obiettivo e sganciammo le bombe. Contai dieci riflettori che ci cercavano insistentemente sotto le nuvole. L'artiglieria contraerea era numerosa. I loro colpi esplodevano illuminando, o meglio arrossando le nuvole sotto di noi. L'effetto era magnifico ma il mio "fifometro" misurava un livello elevato di paura su una scala di 100. Ebbi l'impressione di vedere un monoplano appena sopra le nuvole, e scappammo immediatamente verso le mitragliatici, ma non ci fu necessario usarle. All'1:35 stavamo navigando col radiofaro. Finora tutto era andato bene. Atterrammo alle 02:20. Fu una notte che non avremmo dimenticato perché il nostro aereo Numero 2 si perse sul mare. Trovò l'isola dopo sei ore di volo.

I cinque giorni successivi rimanemmo a terra a causa del cattivo tempo. Festeggiammo il Natale al Trocadero con alcuni membri del nostro equipaggio. C'erano il Sergente Maggiore bombardiere Armita, il Primo Motorista di bordo, Sergente Maggiore Campello, il secondo motorista di bordo, Sergente Maggiore Trevisano, il mitragliere, Primo Aviere Guidi e i radiotelegrafisti, l'Aviere Scelto Pierin Panzeri e io, l'Aviere Scelto Giulio Verro. Nel gruppo c'erano anche molti membri dell'equipaggio dell'aereo di Pierin, dei cui nomi ora non mi ricordo. Bevemmo molto vino spagnolo, e ci godemmo la musica, le danze e la compagnia delle donne. La stessa giovane donna, Pachita, iniziò a mostrare troppo interesse nei miei confronti, quasi a corteggiarmi, ma non mi importava molto di lei.

Nel corso della stessa settimana ci fu consigliato di non visitare Il Trocadero di nuovo. Fu portato all'attenzione dei nostri ufficiali che molti dei clienti del Trocadero erano comunisti, loro simpatizzanti o forse loro spie. I nostri superiori si preoccupavano della nostra sicurezza personale, ma la possibilità che fossero rivelate informazioni circa i bersagli delle nostre

missioni era un’importante preoccupazione; la divulgazione di quelle informazioni avrebbe messo in pericolo l’intera pattuglia durante le missioni di bombardamento.

Solo il 28 Dicembre effettuammo un volo di ricognizione diurna visiva di due ore col Maggiore Pilota Fiore su Capo Sant’Antonio sulla costa Spagnola. Volammo ad un’altitudine di 3,450 metri. Con il cielo coperto e la leggera pioggia volavamo fra una nuvola e l’altra. Il tempo nuvoloso continuò per i giorni che seguirono e noi rimanemmo a terra.

Il 30 Dicembre 1937 avemmo una missione abortita. Era un tentato bombardamento. Il nostro obiettivo era Barcellona. Avevamo a bordo 14 bombe da 50 chili l'una. Il decollo era per le 04:00. Dopo quindici minuti di volo dovemmo rientrare alla base a causa delle condizioni atmosferiche di foschia e nuvolosità. Atterrammo alle 04:30 con l'intero carico di bombe a bordo. Fu un atterraggio pericoloso, e sebbene ci fidassimo del nostro pilota, il Tenente Terracciano, trattenemmo il respiro fino al momento in cui ci fermammo.

Il cattivo tempo ci permise anche di celebrare il Capodanno. Avevo scoperto in Via Dei Sindacati un piccolissimo negozio di pasticceria dove si potevano comprare dolci e un bicchiere di Sherry o di vino di Malaga. Oltre a tutte queste delizie per il palato, trovai un'altra attrazione: una giovane negoziante di nome Margarita. Aveva più o meno la mia età, magra ed alta, con capelli neri ed occhi scuri. Avevo una gran cotta per lei, e iniziai a visitare la pasticceria ad ogni occasione in cui potevo andare in città.

Solo il 7 Gennaio 1938 il tempo ci permise di volare di nuovo. Fu il nostro quinto bombardamento. L'obiettivo era il nodo ferroviario di Estivello al Ponte di Sagunto. Portavamo bombe da 100 chili ognuna. Il comandante della pattuglia era il Maggiore Pilota Fiore. Il decollo fu alle 16:30. A bordo era tutto regolare; il tempo era buono. Scrissi nel "Quaderno di Stazione": "E' una magnifica serata. Sto ammirando il tramonto da 3,000 metri sopra il mare. In lontananza il cielo è rosso-violaceo. Abbiamo la costa nemica in vista. Alle 18:05 raggiungemmo il nostro obiettivo. C'è una calma assoluta sul bersaglio. I cannoni contraerei della prima linea iniziarono a spararci sulla costa. Alcuni erano colpi eccellenti. Vidi anche dei colpi di mitragliatrice che sembravano castagne rosse volanti. C'erano solo tre riflettori. Sganciammo le bombe da un'altitudine di 1000 metri. Missione compiuta. Stiamo rientrando alla base. Siamo atterrati alle 20:30".

Avevamo solo due giorni per effettuare la manutenzione sul nostro aereo e sull'equipaggiamento, e due notti per riposare. L'11 Gennaio 1938 ci fu ordinato di prepararci per il sesto bombardamento. La nostra missione era bombardamento e mitragliamento a bassa quota su un tratto della strada da Teruel a Sagunto. A bordo avevamo cinquantasei bombe da 15 chili ognuna. Il comandante della missione era il Maggiore Pilota Fiore. Il decollo fu alle 17:15. L'orizzonte era nebbioso, illuminato dagli ultimi raggi del tramonto. Seguimmo la stessa rotta della nostra missione su Sagunto. Alle 18:55 sganciammo le bombe. C'era una lunga colonna di camion militari, che bersagliammo con circa duecento colpi di mitragliatrice. Colpimmo molto bene il bersaglio da un'altitudine di 700 metri. Molto stranamente, non c'era neanche un riflettore. Fu un lungo volo di tre ore. Atterrammo alle 20:15.

Il 12 Gennaio 1938 volammo una ricognizione a vista di mattina sulla costa di Ibiza, col Sottotenente Pilota Pini e nel pomeriggio facemmo un breve volo da San Bonnet a Son San

Juan col Tenente Pilota Terracciano.

Il 13 Gennaio 1938 ci fu ordinato di prepararci a volare la nostra settima missione di bombardamento, I nostri bersagli erano due ponti che portavano da Almasora fino a Sagunto. A bordo avevamo quattro bombe da 250 chili ognuna. Il comandante della nostra pattuglia era il Sottotenente Pilota Rotolo. Il decollo fu alle 19:30. Sull'isola il tempo era mediocre. Alle 19:45 perdemmo di vista il capo della pattuglia mentre volavamo attraverso un denso banco di nubi all'altitudine di 1,100 metri. Alle 19:55 il capo della pattuglia non era ancora visibile e temevamo che fosse rientrato alla base, ma non avevamo ricevuto ordini o avvisi dalla base. Continuammo sulla nostra rotta. Il cielo ora era sereno e la visibilità vicino all'obiettivo era molto buona. Alle 21:00 sganciammo le bombe. Non ci fu resistenza da terra, neanche un colpo dai cannoni contraerei. Mentre rientravamo alla base la nuvolosità aumentò. Alle 22:10 eravamo sopra l'isola, ma il campo d'aviazione non era visibile a causa delle nubi molto basse. Alle 22:15 il campo d'aviazione fu illuminato ed atterrammo.

Il 15 Gennaio volammo da San Bonnet a Son San Juan, e il giorno seguente a Salines col Tenente Pilota Terracciano. Per i cinque giorni seguenti rimanemmo a terra, riparando i nostri aerei ed equipaggiamenti. Ebbi molto tempo per fare visita alla pasticceria. Fra un cliente e l'altro potei scambiare qualche parola con Margarita. Mi disse che entrambi i suoi fratelli erano arruolati, uno nell'Esercito Repubblicano, o "i Rossi" come erano chiamati, e l'altro nell'Esercito Nazionale del Generale Franco. Si preoccupava per loro, specialmente di quello che stava con i Rossi, perché la famiglia non aveva ricevuto sue notizie da lungo tempo.

Il 21 Gennaio 1938 ricevemmo l'ordine di prepararci per l'ottava missione di bombardamento. L'obiettivo era la linea di comunicazione e la strada da Valencia a Cullena. A bordo avevamo venti bome da 50 chili ognuna. Avevamo sette persone a bordo; fra di essi c'era il Colonnello Martire dal quartier generale e il comandante del nostro gruppo, il Colonnello Drago. Il decollo fu alle 03:00. Fu un lungo volo fino all'obiettivo ad un'altitudine di 3,600 metri. Attaccammo alle 05:05. Non c'erano riflettori né proiettili di contraerea. Trovammo calma assoluta a terra. In lontananza potevo scorgere un gran fuoco, forse causato dal precedente bombardamento diurno.

Il giorno successivo, 22 Gennaio 1938 ci fu ordinato di volare ancora. Fu la nostra nona missione di bombardamento. L'obiettivo era il porto di Valencia. Avevamo a bordo venti bombe da 50 chili. Il nostro pilota era il Tenente Terracciano. Il decollo fu alle 03:25. Raggiungemmo l'obiettivo alle 04:10. Stavolta avemmo un'accoglienza eccellente. Fu dato l'allarme prima che raggiungessimo la città. C'erano otto riflettori e numerosi cannoni contraerei. Ciononostante, volente o nolente, dovemmo sganciare le bombe sopra i riflettori e andarcene rapidamente. Alle 04:20 eravamo sulla via del rientro alla base. Tutto andò bene. I fasci di luce dei riflettori ci avevano sfiorato mentre attraversammo il cielo senza riconoscere il nostro aereo e non avevano fornito un bersaglio ai cannoni contraerei. Il gran fuoco che avevamo notato la notte precedente stava ancora bruciando molto fortemente. Fu un altro volo molto lungo. Tornammo alla base al sorgere dell'alba, rivelando una magnifica Aurora sul mare.

Passammo le dodici notti seguenti senza volare missioni di bombardamento. Probabilmente era un periodo senza luna. Tuttavia, facemmo molte missioni diurne col Tenente Pilota Terracciano da San Bonnet a Son San Juan e a Salinas. Riparavamo i nostri aerei ed

avevo molto tempo durante il giorno per visitare Margarita alla pasticceria. Se mio padre avesse potuto vedere i dolci che mangiavo là, avrebbe probabilmente detto che avevo dimenticato le sue prediche circa il fatto che mangiare dolci mi avrebbe rovinato i denti. Ovviamente in quel momento non ci pensavo. Ero contento di avere pochi minuti di attenzione da Margarita fra un cliente e l'altro. Il mio corteggiamento durante quel periodo si limitava a vederla al negozio ed a conoscerla meglio.

Nel frattempo, Pierin ed io, di sera avevamo tempo per giocare qualche partita a biliardo nel piccolo caffé, giocare a carte nella sala dei nostri alloggi o andare al cinema. Durante il giorno ci allenavamo anche con la nostra squadra di calcio e competevamo con i Legionari di stanza all'Aeroporto di Son San Juan. Avevo anche tempo di scrivere lettere a casa e di leggere giornali e riviste italiane un po' vecchie, che arrivavano con le navi che portavano la posta dall'Italia e volontari di rimpiazzo per quelli che tornavano a casa. Avevamo anche tempo di migliorare il nostro Spagnolo, che ci permetteva di comunicare con i locali abbastanza bene con l'aiuto di qualche parola Italiana.

L'8 Febbraio 1938 ci fu notificato di prepararci per la nostra decima missione di bombardamento. L'obiettivo era un complesso industriale di alti forni a Sagunto. Avevamo a bordo dieci mine da 100 chili ognuna. Il pilota era il Tenente Terracciano. Il decollo fu alle 17:20. Il tempo sull'isola era buono, ma c'erano massicce nuvole bianche all'orizzonte. Il tramonto era quasi finito. Volavamo ad un'altitudine di 3,000 metri verso la parte sinistra di Valencia. L'allarme fu dato ben prima del nostro arrivo e questo causò una forte reazione della contraerea. Secondo me, era la reazione più forte che avevamo visto fino ad allora. I colpi erano efficienti ed a varie altitudini. Dieci potenti riflettori completavano lo spettacolo. Quindi virammo via dalla città, per cercare un altro modo per avvicinarsi al bersaglio. Raggiungemmo l'obiettivo alle 18:50. A terra c'erano tre riflettori, una mitragliatrice e tre cannoni contraerei. Sganciammo le bombe, e alle 19:15 eravamo già sulla via del ritorno alla base, ma perdemmo il contatto con il leader della nostra pattuglia e volammo tramite radiofaro. A bordo tutto era normale. Atterrammo alle 20:20.

Il 10 Febbraio 1938, alle 6:25 del mattino volammo sul mare per una ricognizione visiva per pattugliare le spiagge nemiche sul settore di Dragonera, Valencia, e Barcellona. il pilota era il Tenente Terracciano. Il cielo era coperto di nubi e piovigginava. Volavamo ad un'altitudine di circa 2,500 metri. Alle 7:21 il cielo si schiarì e potemmo vedere l'Isola di Corubrette in lontananza. Tornammo ed atterrammo alle 10:30.

Dopo la nostra ultima missione non ci furono altre informazioni registrate sul "Quaderno di Stazione" per ventiquattro giorni. Non ne ricordo il motivo; forse il nostro aereo era stato messo a terra, o forse era a causa del cattivo tempo e delle notti senza luna. Il caldo clima primaverile ci permise di formare delle squadre di calcio e avevamo molto tempo per giocare sul campo verde di San Bonnet. Probabilmente era anche il periodo in cui avevo tempo di portare Margarita al cinema e fare con lei qualche breve passeggiata. Ero innamorato, ma la nostra relazione non andò oltre qualche bacio e lo scambio di fotografie.

Il 2 Marzo 1938 volammo un'altra missione di ricognizione visiva sul settore di Dragonera, Valencia, e Barcellona, ed il 3 Marzo al largo della costa di Castellon de la Plana. In entrambe le missioni il pilota era il Tenente Terracciano.

Il 6 Marzo 1938 la nostra missione fu un intervento nei cieli sopra la Flotta Nazionale durante una battaglia navale. Nel "Quaderno di Stazione" scrissi: "La scorsa notte la nave Spagnola 'Baleares" è stata affondata. Siamo partiti circa alle 7:00 del mattino alla ricerca della flotta nemica. Abbiamo solo tre aerei che portano cinque bombe da 100 chili. Sul mio aereo c'è il comandante del nostro gruppo, il Colonnello Drago e in Colonnello dell'Aviazione Nazionale Spagnola. Al decollo il tempo era molto buono. Alle 09:20 notammo in lontananza un gruppo di cinque navi da guerra. Quella al centro era probabilmente la nave 'Canarias' e quelle messe attorno in circolo dovevano essere navi ispettrici inglesi. Era visibile anche una grossa chiazza d'olio sulla superficie del mare. alle 09:30 volavamo ad un'altitudine di 2,500 metri. Le navi fecero un segnale d'avvertimento con un minuto di fuoco contraereo nella nostra direzione. Dovemmo virare verso il mare aperto. Non c'era traccia della Flotta Rossa. La grande massa di nuvole sotto di noi interferì per un po' con la visibilità. Poi si schiarì e potevamo osservare la costa Rossa. Era molto probabile che le navi Rosse avessero trovato rifugio nel porto di Cartagena e che non potevamo trovarle. Atterrammo alla base alle 10:30 con il carico di bombe a bordo".

L'11 Marzo 1938 volammo una missione di ricognizione col Tenente Pilota Terracciano alle Isole di Cloumbrette ed Alcocebre. La visibilità era mediocre da un'altitudine di 4,300 metri.

Dopo tre giorni la visibilità notturna migliorò, e il 15 Marzo 1938 fummo mandati per la nostra undicesima missione di bombardamento. L'obiettivo era una strada costiera, da Vinaroz a Torreblanca, in direzione di San Carlos. Portavamo 20 bombe di 50 chili ognuna A bordo avevamo il comandante del nostro gruppo, il Colonnello Drago. Due pattuglie partirono prima di noi portando bombe da 250 chili per i famosi ponti di Sagunto. Alle 20:15 decollammo verso il nostro obiettivo. Era una serata magnifica con la luna piena. Alle 21:20 raggiungemmo il bersaglio. C'era una calma assoluta a terra e nessuna reazione della contraerea. Compimmo la nostra missione da un'altitudine di 1,000 metri senza interferenze da terra. Alle 21:30 eravamo sulla via del ritorno alla base. Atterrammo alle 22:15.

La notte seguente, il 16 Marzo 1928, ci fu ordinato di volare di nuovo. Era il nostro dodicesimo bombardamento. Il Tenente Colonnello Drago era sul nostro aereo. Ogni aereo della nostra pattuglia portava quattro bombe da 250 chili e volantini di propaganda20 per la popolazione. Tutto questo carico doveva essere sganciato su Barcellona. Scrissi nel "Quaderno di Stazione": "Sarà una notte d'inferno per questa città. Abbiamo tre pattuglie che dovrebbero alternarsi nell'attaccare la città. In tutto trentasei bombe da 250 chili ognuna saranno sganciate e dovrebbero colpire il bersaglio".

Decollammo alle 22:00. Il tempo era eccellente. Volavamo ad un'altitudine di 4,100 metri. Alle 23:20 ci trovavamo sopra al nostro obiettivo. L'allarme aereo fu dato ben prima del nostro arrivo. Attaccammo dall'entroterra per essere nella direzione corretta per rientrare alla base dopo aver sganciato le bombe. Ci fu una terribile reazione da parte dell'artiglieria contraerea. I proiettili esplodevano a tutte le altitudini. C'erano tredici potentissimi riflettori che scrutavano il cielo. Le nostre bombe producevano enormi deflagrazioni. Alle 23:30 eravamo sulla via del ritorno alla base senza danni ai nostri aerei.

Il 17 Marzo 1938 ci fu ordinato di preparaci per volare di nuovo. Fu il nostro tredicesimo bombardamento ed il Tenente Terracciano pilotava il nostro aereo. Avevamo a bordo quattro

bombe di 250 chili l’una. Il nostro bersaglio era di nuovo Barcellona. Scrissi i miei pensieri nel “Quaderno di Stazione”: “Di sicuro in questa città regna il terrore. Per tutto il giorno gli S.79 hanno volato là per lanciare bombe. Ora ci sono due pattuglie di S.81 in volo e noi siamo la terza, con partenza prevista alle 02:45. Il tempo è buono e tutto a bordo è regolare. Voliamo ad un’altitudine di 4,000 metri. Alle 04:00 siamo sopra Barcellona. Non si sono ancora stancati di spararci da terra. Ho contato gli stessi tredici riflettori ed ho visto le stesse enormi deflagrazioni delle nostre bombe. Povera città! E’ poco che siamo atterrati e già ci sono tre S.79 con i loro motori in moto, pronti ad iniziare il loro turno”.

18 Marzo 1938. Voliamo di nuovo! Fu il nostro quattordicesimo bombardamento. Stavolta cercavamo il Comando delle Truppe Rosse, che sembra sia nascosto a Tortosa. Avevamo a bordo quattro bombe da 250 chili e volantini. Il Tenente Terracciano pilotava il nostro aereo. Decollammo alle 01:45. Il tempo era buono. Fu un volo lungo e alle 02:30 scrissi i miei pensieri nel “Quaderno di Stazione”: “E’ curioso osservare come uno passi il tempo a bordo prima di raggiungere l’obiettivo. Uno dei miei amici fa le parole crociate; un altro è assorbito dalla lettura di un giornale politico italiano. Ogni tanto sorseggiamo del cognac per combattere il freddo, che è molto intenso alla quota di 4,000 metri. Ognuno di noi fa quel che trova da fare! Alle 03:20 raggiungemmo il nostro obiettivo e sganciammo le bombe. C’è molta foschia al suolo e la visibilità è scarsa. Piazzammo un colpo perfetto sul bersaglio. Due bombe finirono esattamente sulla Strada Provinciale. C’era una completa assenza di reazione della contraerea. Alle 04:13 atterrammo alla nostra base”.

Dopo la nostra ultima missione, passammo quasi tre settimane a terra senza volare. Penso questo sia il momento in cui il nostro Comando ricevette un avvertimento del fatto che i Rossi stavano progettando di bombardare il nostro campo d’aviazione. L’aviazione “volontaria” Sovietica aveva già bombardato l’aeroporto di Son San Juan prima del nostro arrivo qui. In quel momento, a causa dell’avvertimento preventivo, tutti gli aerei erano stati rimossi dall’aeroporto in tempo e salvati. Stavolta tutti i nostri aerei furono spostati in un piccolo aeroporto sull’Isola di Mallorca, e tutti gli aviatori furono alloggiati nell’hotel vicino alla spiaggia di Manacor, dove attendemmo finché la minaccia dei bombardamenti non fu passata. Fu un falso allarme, ma il nostro comando non voleva rischiare di perdere aerei e uomini. Era un buon momento per rilassarsi dopo le precedenti missioni intensive di bombardamento, e tutti avevamo bisogno di cambiare un po’ ritmo.

Al nostro ritorno alla base riparammo gli aerei e gli equipaggiamenti ed avemmo molto tempo per riposare. Ero felice di avere l’opportunità di visitare Margarita più spesso alla pasticceria, ma ogni volta trovavo là molti pretendenti, tutti Legionari Italiani, che competevano fra loro per la sua attenzione. Come commerciante, doveva sorridere a tutti i clienti; dopotutto i proprietari erano interessati a vendere i loro prodotti da forno, ma per i giovanotti i dolci non erano la sola attrazione che li spingeva a visitare il negozio. Naturalmente, vidi questo fatto come qualcosa di minaccioso nei confronti di quel che ritenevo un sentimento stabilito fra Margarita e me. Tornai alla base disturbato da questi fatti apparentemente innocenti, ma che mi avevano reso molto geloso.

Un pomeriggio tornai alla base molto irritato con quelli che consideravo i miei rivali per l’attenzione di Margarita. Pensai che condividere i miei problemi col mio amico Pierin mi

avrebbe aiutato a superare la mia delusione. Invece, lo trovai tutto eccitato e di ottimo umore e dovetti ascoltare le sue opinioni sulla sua ragazza. Aveva appena ricevuto una lettera con fotografia dalla sua giovane madrina, come chiamavamo la madrina di un soldato, una specie di amica di penna che lo aveva adottato prima della sua partenza per la Spagna. Dalla prima lettera che ricevette divenne sempre più interessato ad incontrarla dopo il suo ritorno in Italia.

Anch'io avevo una madrina che mi scriveva, ma non avevo alcun interesse per lei. Ero preso dal fascino di Margarita e non avevo intenzione di rinunciare a lei. Continuai a farmi vedere alla pasticceria ogni giorno in cui ero libero, finché apparve chiaro ad alcuni dei nuovi pretendenti che Margarita preferiva me. Ma Margarita non gradiva la mia gelosia e me lo disse. Nelle settimane che seguirono la mia squadriglia riprese un programma di bombardamenti molto intensivo e durante quel periodo non potei recarmi a Palma de Mallorca per vedere Margarita.

Il 6 aprile 1938 facemmo una ricognizione visiva diurna sulla costa di Barcellona, con il Tenente Terracciano che pilotava l'aereo. Il mattino del 7 Aprile volammo all'aeroporto di Son San Juan e la notte stessa riprendemmo le missioni di bombardamento notturno. Fu il nostro quindicesimo bombardamento. L'obiettivo stavolta era una stazione ferroviaria a sud di Tortosa e le rotaie fra Ulldecona e Saint Barbara. Portavamo venti bombe da 50 chili ognuna. Il decollo fu alle 19:30. Il Colonnello Drago era a bordo del nostro aereo. Era ancora chiaramente giorno. Il tempo era buono con qualche foschia sul mare. Volavamo ad una quota si 2,000 metri. Alle 20:40 raggiungemmo il nostro obiettivo. Fu un bombardamento di medio successo dato che alcune bombe caddero sulla strada adiacente. Alle 20:50 eravamo sulla via del ritorno alla base dove atterrammo alle 21:52.

Il mattino successivo, 8 Aprile 1938, alle 08:45 eravamo in volo per una breve ricognizione visiva della costa Rossa di Capo Tortosa. Il Tenente Pilota Terracciano tenne un'altitudine di 4,200 metri. La sera stessa dell'8 Aprile, ci fu ordinato un bombardamento notturno. Fu il nostro sedicesimo bombardamento. Di nuovo il bersaglio era a sud di Tortosa, la strada e la ferrovia fra Saint Barbara e Ulldecona. Portavamo ancora venti bombe da 50 chili. Il Tenente Colonnello Drago pilotava l'aereo. Il decollo fu alle 19:30. Il tempo era buono, con qualche foschia sul mare. Alle 20:40 raggiungemmo l'obiettivo e sganciammo le bombe da un'altitudine di 1,400 metri. Quella notte l'azione fu brillante. Colpimmo proprio il centro della strada e della ferrovia che erano parallele. Tuttavia, le ultime bombe caddero su un piccolo villaggio. Ci fu una reazione scarsa ed inefficiente da parte dei cannoni contraerei. Alle 21:20 stavamo già tornando alla base. Scrissi nel "Quaderno di Stazione": "E' una magnifica notte ed e' impressionante vedere il riflesso di questa pattuglia di tre aerei in formazione a cuneo che si muove in avanti su un vasto, liquido ed a volte infido, mare. Ma stanotte il mare è calmo, la luna piena illumina le nostre ali e l'immagine riflessa dei nostri aerei sembra quasi mostrarci la strada sulla calma distesa d'acqua." Alle 22:00 atterrammo alla base.

Le notti di luna piena dovevano essere sfruttate il più possibile. E il 9 Aprile 1938 ci fu ordinato di nuovo di volare di notte. Fu il nostro diciassettesimo bombardamento. Ancora una volta i nostri bersagli erano la strada e la ferrovia a sud di Tortosa. Di nuovo portavamo venti bombe da 50 chili. Il decollo fu alle 19:30 Raggiungemmo l'obiettivo alle 21:00 e iniziammo a sganciare le bombe da un' altitudine di 1,000 metri. Non avevo mai assistito ad un

bombardamento tanto eccitante. Non fu sprecata neanche una bomba. La strada e la ferrovia vennero colpite per una lunghezza di due chilometri Inoltre, due bombe finirono sulla stazione ferroviaria e la loro esplosione diede inizio ad un incendio. Stava ancora bruciando quando lasciammo le sponde e facemmo rotta per l'isola di Mallorca. Atterrammo alle 21:50.

Ci furono concessi tre giorni per la manutenzione di aerei ed equipaggiamenti. Poi, il 13 Aprile 1938 volammo di nuovo. Fu il nostro diciottesimo bombardamento. I bersagli erano la strada e le rotaie della ferrovia da Vinaroz verso Peniscola. Avevamo I solite venti bombe da 50 chili l'una. Il Tenente Colonnello Drago pilotava il nostro aereo. Il decollo fu alle 21:00. Il tempo era mediocre con molta foschia e spessi strati di nubi a 2,000 metri di altitudine. Stavolta facemmo due passaggi sul bersaglio a 1,200 metri d'altitudine, uno alle 22:25, l'altro alle 22:30. La mira fu mediocre. Una bomba colpì il molo di Vinaroz. Tutti gli aerei atterrarono alla nostra base alle 22:50.

Il 14 Aprile 1938 durante il giorno volammo col Tenente Terracciano da San Bonnet a Son San Juan e ritorno e di notte ci fu ordinato di effettuare un'altra missione di bombardamento notturno. Fu il nostro diciannovesimo bombardamento. Il decollo fu alle 21:30. Il tempo era stupendo e anche la luna era magnifica. Alle 22:40 sganciammo le bombe da un'altitudine di 1,800 metri ma con scarsi risultati. Delusi puntammo verso la base, dove atterrammo alle 23:50.

Queste notti di luna piena non potevano venire sprecate, e il 15 Aprile 1938 volammo di nuovo. Fu il nostro ventesimo bombardamento. L'obiettivo era a sud di Vinaroz, la strada e le rotaie della ferrovia per Hospitalet Perello. Avevamo lo stesso numero di bombe da 50 chili ognuna. Stavolta volavamo in una pattuglia di quattro aerei. Ancora una volta, il nostro pilota era il Tenente Terracciano. Il decollo fu alle 23:30. Il tempo era molto buono. Alle 00:30 raggiungemmo gli obiettivi che erano entrambi coperti da densi strati di nubi. Volavamo a circa 900 metri di quota e le nostre route strusciavano su questa massa soffice. La mira verso il bersaglio fu inesatta. Tuttavia, alcune bombe caddero sulla strada. Dall'aereo potevamo sentire molto bene il rumore secco delle bombe che esplodevano. Non ci fu reazione contraerea da terra. Non potemmo osservare i risultati al suolo e puntammo verso la base. Atterrammo alle 01:40.

Al nostro aereo fu concesso di riposare dalle missioni notturne per quattro giorni. Riparammo l'aereo e gli equipaggiamenti ed avemmo il tempo di andare al cinema. Feci una breve visita alla pasticceria per vedere Margarita. Il 19 Aprile 1938 effettuammo un volo di ricognizione visiva diurna si Capo Tortosa ad un'altitudine di 4,300 metri. Il nostro pilota fu ancora una volta il Tenente Terracciano.

Il 20 Aprile 1938 tentammo il ventunesimo bombardamento. Gli obiettivi erano la strada e la ferrovia verso Tarragona.Avevamo le solite venti bombe da 50 chili. Era una pattuglia di quattro aerei. Il nostro pilota fu ancora una volta il Tenente Terracciano. Il decollo fu alle 01:45. Il tempo sull'isola era buono. Alle 03:00 navigavamo ad un'altitudine di 3,700 metri sopra strati molto densi di nubi. Faceva molto freddo. Le nuvole rallentavano la nostra ricerca dei bersagli. Ogni tanto potevamo vedere piccole parti di terra sotto di noi. Sentimmo dire che gli altri aerei della pattuglia avevano approfittato di queste finestre nelle nuvole per sganciare le bombe. Volavamo con le luci di coda accese, così da non perdere il contatto col resto della pattuglia. Il nostro Capo Equipaggio decise di non sganciare le bombe perché era preoccupato che queste

potessero colpire le linee delle nostre Truppe Nazionali. Pertanto, tornammo con tutte le munizioni a bordo. Alle 04:05 ci stavamo avvicinando all'isola. Grazie all'esperto pilotaggio del Tenente Terracciano, l'atterraggio con le bombe a bordo fu coronato da successo.

La notte seguente, il 21 Aprile 1938 fu il nostro ventiduesimo bombardamento. Gli obiettivi erano le strade a sud di Castellon de la Plana per Sagunto. Avevamo le solite venti bombe da 50 chili. Stavolta la pattuglia era formata da cinque aerei. Il nostro pilota fu ancora una volta il Tenente Terracciano. Il decollo fu alle 03:00. Il tempo era buono. Alle 04:00 eravamo ancora di pattuglia. Sotto di noi c'era un denso strato di nubi, ma verso la costa sembrava sereno. Alle 04:25 raggiungemmo gli obiettivi e sganciammo le bombe. A dispetto della buona visibilità e della bassissima altitudine di sgancio di 500 metri, i lanci non furono soddisfacenti. Alcune bombe colpirono le rotaie ed una colpì la strada. Atterrammo alla base alle 05:45.

Rimanemmo a terra per diciassette giorni probabilmente a causa della scarsa visibilità notturna. C'era molto tempo per la manutenzione e per altri lavori sui nostri aerei ed equipaggiamenti. Rimaneva anche abbastanza tempo per i viaggi in città per visitare Margarita e per andare al cinema con lei. Pierin ed io giocammo molte partite a biliardo e ci rimettemmo in pari con le lettere da scrivere a casa.

Non ricordo esattamente se fosse durante questo periodo, ma fu durante uno dei lunghi periodi in cui non volavamo, che al Quartier Generale Legionario di Palma de Mallorca arrivò una Delegazione Internazionale d'Ispezione. Avrebbe dovuto controllare che non vi fossero truppe straniere stanziate sull'isola. Siccome tutti indossavamo uniformi da legionari e avevamo registrati passaporti che ci identificavano come legionari, partirono soddisfatti dell'apparente aderenza a qualunque regola fosse prevista dall'accordo internazionale. Sembrò a tutti una grossa farsa. Era impossibile che non fosse noto all'Inghilterra e ad altri Paesi Europei che varie Squadriglie dell'Aeronautica Militare Italiana si erano offerte volontarie con i loro aeroplani. Era quasi ovvio che molti governi Europei preferivano una Spagna sotto le forze Nazionali del Generale Franco che sotto la Repubblica Comunista.

Durante la prima settimana di Maggio effettuammo un volo diurno di ricognizione visiva e voli per Son San Juan. Quindi l'11 Maggio 1938 facemmo il nostro ventitreesimo bombardamento. Stavolta l'obiettivo era il porto di Valencia. Portavamo le solite venti bombe da 50 chili. Il nostro pilota fu ancora una volta il Tenente Terracciano. Il decollo fu alle 20:45. Il tempo sull'isola era buono. Volavamo ad un'altitudine di 3,700 metri. Alle 21:55 raggiungemmo gli obiettivi e sganciammo le bombe. Fu un magnifico bombardamento. Piazzammo un colpo diretto sul molo del porto causando un incendio o, quasi certamente, su una nave. Il colpo fu spettacolare considerata la nostra altitudine di 4,000 metri. Ci fu una reazione della contraerea molto scarsa. Contai sette riflettori ma il fuoco contraereo fu inefficace. Atterrammo alla base alle 23:00.

Il 13 Maggio 1938 effettuammo il nostro ventiquattresimo bombardamento. L'obiettivo era di nuovo il porto di Valencia. Portavamo a bordo le solite venti bombe da 50 chili. Il nostro pilota fu ancora una volta il Tenente Terracciano. Il decollo fu alle 21:00. Il tempo era mediocre. Le montagne sull'isola erano coperte da fitte nubi. Volavamo ad un'altitudine di 2,200 metri, salendo di quota avvicinandoci al bersaglio. Alle 22:20 raggiungemmo gli obiettivi e finimmo di sganciare le bombe. Fummo più abili di quanto credessi. Stavolta avevamo piazzato un colpo

diretto sul nostro bersaglio con risultati più soddisfacenti di quelli della notte precedente. Quasi tutte le bombe caddero direttamente sul porto, dove fecero delle grosse esplosioni seguite da un grande incendio. La nostra altitudine era di 3,500 metri. Da terra c'era una piccola risposta dai cannoni contraerei. Atterrammo alla nostra base dopo le 23:30.

Ci fu un'interruzione di venticinque giorni nelle mie annotazioni nel "Quaderno di Stazione" per il nostro Aereo Numero 4. Non me ne ricordo il motivo. Fu in questo periodo che scoprii che un marinaio di un sottomarino italiano di stanza al Porto di Palma de Mallorca corteggiava intensamente Margarita. Ebbi un gran litigio con lei perché mi aspettavo che mi fosse fedele. Le feci molte domande che mi comparivano in testa una dopo l'altra. Credeva che rendendomi gelosa mi avrebbe indotto a chiederle di sposarmi? O stava calcolando se il marinaio fosse una miglior prospettiva? O usciva col ragazzo italiano solo per divertirsi? Dissi che non riuscivo a capire il motivo.

Ma la sua risposta fu diretta e semplice: "Sei un aviere molto giovane. Oggi sei qui - domani te ne sarai andato, quale futuro posso avere con te? Non puoi permetterti di sposarmi e di portarmi con te in Italia perché non hai un lavoro fisso che ti aspetta laggiù. Mi piaci, ma non voglio innamorarmi troppo di te."

Questo incidente mi irritò davvero. Mi comportai affrettatamente e le chiesi di restituirmi la mia foto ed il giorno successivo le resi la mia. Ci dicemmo un freddo addio e non andai più a trovarla.

Dopo la mia improvvisa separazione con Margarita decisi di fare richiesta per tornare in Italia. Quando dissi al mio amico Pierin della mia decisione, fu felice di unirsi a me, perché era impaziente di incontrare la sua madrina con la quale pensava di avere un amore per corrispondenza. Presentammo richiesta di rientro in Italia al comandante del nostro gruppo, il Tenente Colonnello Drago, e attendemmo i nostri rimpiazzi, che sarebbero dovuti arrivare presto.

Vi furono svariati giorni di bel tempo sull'isola, e Pierin ed io andammo in un campo vicino a raccogliere lumache, che erano abbondanti in quel periodo dell'anno. Quindi chiedemmo ad una donna che abitava vicino ai nostri alloggi di prepararci le lumache con molto aglio e prezzemolo. Erano deliziose, accompagnate da una buona bottiglia di vino di Malaga.

Il 30 Maggio 1938 i Rossi bombardarono Palma de Mallorca21, danneggiando il porto ed il molo. Anche alcune case vennero colpite. Il danno complessivo alla città fu molto piccolo se paragonato al bombardamento del 7 Dicembre 1937. Né l'aeroporto di Son San Juan né quello di San Bonnet furono danneggiati.

Per molti giorni volammo solo in ricognizione. Il 30 Maggio e 1° Giugno volammo in ricognizione visiva notturna col Tenete Terracciano. Entrambi i voli si svolsero alla grande altitudine di 4,500 metri. Il primo fu di circa due ore e mezza al porto di Sagunto e fu di oltre due ore al porto di Valencia. Il 2 Giugno ci fu un altro volo di ricognizione marittima diurna col Tenente Vecchi. La missione era nell'area di Dragonera, Valencia e Castellon de la Plana. Fu un volo lungo 4 ore alla quota elevata di 4,000 metri. Il 5 Giugno volammo col Sottotenente Volonterio a Salinas e a Son San Juan, e il 6 Giugno facemmo un altro volo di ricognizione visiva diurna al largo della costa di Barcellona col Sottotenente Salandin. Fu un volo di sole due ore e

venti minuti ad una quota di 4,200 metri.

L'8 Giugno volammo la nostra venticinquesima missione di bombardamento. L'obiettivo era il porto di San Feliu.. Il nostro pilota fu il Capitano de Cecco. Volammo ad un'altitudine di 2,500 metri, ma a causa delle avverse condizioni meteo dovemmo rientrare con l'intero carico di bombe a bordo. Eravamo fortunati perché i mostri piloti avevano ricevuto un eccellente addestramento e guidavano gli aerei così bene che ci fidavamo di loro senza riserve.

La nostra successiva missione fu il 16 Giugno 1938. L'obiettivo era ancora il porto di Valencia. Portavamo a bordo venti bombe da 50 chili. Il pilota fu il Capitano de Cecco. Il decollo fu alle 00:15. Sull'isola il tempo era buono con una leggera foschia sul mare. Volammo ad un'altitudine di 2,500 metri .La visibilità era buona. Raggiungemmo il nostro obiettivo all'01:30 e sganciammo le bombe. C'erano cinque riflettori e pochissimi spari della contraerea. Mettemmo a segno molti colpi diretti in tutto il porto. C'era un grande incendio nel porto causato da nel pomeriggio dagli S.79 in pattuglia di bombardamento diurno. Atterrammo alle 02:53.

Il giorno successivo 17 Giugno 1938 fu il nostro ventisettesimo bombardamento. Il pilota fu di nuovo il Capitano de Cecco. Stavolta ci furono vari cambiamenti. - avevamo un obiettivo completamente nuovo, il Porto di Cartagena; la nostra pattuglia era di quattro aerei, e avevamo a bordo quattro bombe da 250 chili l'una. Prima di noi partì un' altra pattuglia di quattro aerei per lo stesso obiettivo.Cartagena aveva la reputazione di avere la miglior artiglieria contraerea ed eravamo in apprensione per questo. Decollammo alle 00:50. Il tempo era buono. La visibilità era ottimale. Scrissi nel "Quaderno di Stazione": "Sarà un po' difficile passare il tempo stanotte. Ci vorranno più di quattro ore per volare fino all'obiettivo e ritorno. Abbassammo la nostra altitudine a 3,800 metri e alle 02:50 attaccammo da dietro. C'erano dieci potenti riflettori che qualche volta ci scorsero. Ci furono numerosi colpi dai loro cannoni contraerei. Fu molto strano: delle nostre quattro bombe da 250 chili una sola esplose vicino al molo. Delle altre tre non vedemmo i risultati. Così anche noi facemmo conoscenza con Cartagena. Atterrammo alla nostra base dopo le 04:50.

Il 19 Giugno 1938 facemmo il ventottesimo bombardamento. Stavolta in nostro obiettivo era Sabadell e specificatamente un'officina per l'assemblaggio e la riparazione di aerei che si trovava avevamo a bordo venti bombe da 50 chili. A bordo c'erano il Maggiore Buonamico e l'Ingegnere per le Riparazioni della nostra Squadriglia. Il decollo fu all'01:00. Il tempo era buono. Volavamo ad un'altitudine di 3,200 metri. Alle 03:00 raggiungemmo l'obiettivo e sganciammo le bombe in due passaggi. Questa tattica generalmente dava risultati migliori rispetto ad un solo passaggio. Fu possibile fare questo perché c'era pochissima opposizione contraerea da terra. Atterrammo alla nostra base sull'isola dopo le 04:25.

Il 20 Giugno 1938 facemmo il nostro ventinovesimo bombardamento. Scrissi nel "Quaderno di Stazione": "Stanotte c'e' di nuovo che voleremo isolati con venti bombe da 50 chili. Gli altri aerei hanno caricato quattro bombe da 250 chili l'una. L'obiettivo era l'aeroporto di Manisese vicino Valencia. Il nostro pilota era il Capitano De Cecco. Il decollo fu all'01:15. Il tempo era buono - un quarto di copertura del cielo con degli altocumuli. Alle 02:25 navigavamo ad una quota di 2,800 fra due strati di nubi. Il bersaglio era quasi invisibile. Da Valencia ci cercavano coi riflettori. Facemmo il secondo passaggio per sganciare le bombe e ci dirigemmo verso la base. Atterrammo alle 04:14."

Per qualche ragione non firmai l'annotazione solo con le mie iniziali, ma col mio nome completo da legionario: Giulio Villani. Forse in previsione della mia partenza per l'Italia per quelli che avrebbero tenuto i registri dopo che me ne fossi andato.

Il 21 Giugno 1938 fu il nostro trentesimo bombardamento. Il nostro obiettivo era il porto di Valencia. Il pilota era il Maggiore Buonamico. Stavolta avevamo a bordo un carico inusuale di dieci mine. Il decollo fu alle 02:25. Volammo ad una quota di 2,800 metri. Alle 03:40 raggiungemmo il nostro obiettivo e sganciammo le bombe. Sebbene vi fosse una fitta foschia, la nostra mira fu molto buona. Contai sette riflettori a terra, ma ci fu una reazione molto scarsa della contraerea. Atterrammo alla base dopo le 05:00. Firmai questa annotazione col mio vero nome, Giulio Verro, che volevo rimanesse registrato, perché nessuno mi conosceva col mio alias.

Il 22 giugno 1938 fu il nostro trentunesimo bombardamento. Il bersaglio fu il porto di Barcellona. Avevamo a bordo le solite venti bombe da 50 chili. Di nuovo il pilota era il Maggiore Buonamico. Il decollo fu alle 02:00. La luna stava calando e si vedeva molto poco. Volavamo ad una quota di 3,100 metri. Sotto, tutto era coperto di nubi. Trovammo la città solo dopo che accesero i loro riflettori. Per sganciare le bombe dovemmo fare due passaggi sul bersaglio, una alle 03:15, l'altra alle 03:45 quindi ci dirigemmo verso l'isola. Atterrammo alla nostra base alle 04:50.

Quella del 22 giugno 1938 fu l'ultima mia annotazione sul "Quaderno di Stazione" dell'Aeroplano Numero 4 della 251^ Squadriglia da Bombardamento Notturno dell'Aviazione Legionaria di stanza all'Aeroporto Militare di San Bonnet sull'Isolda di Mallorca durante la Guerra Civile Spagnola. Firmai la nota per l'ultima volta col mio vero nome, Giulio Verro.

Il mio totale di volo in combattimento fu di 8,555 minuti o 142 ore e 35 minuti, verificato e firmato dal Comandante della nostra Squadriglia, il Capitano Pilota G. De Cecco.

Prima della mia partenza per l'Italia, il Capitano de Cecco diede a tutti i membri della sua Squadriglia un souvenir della loro partecipazione alla Guerra Civile Spagnola. Era la copia di un importante giornale Italiano,"Il Giornale d'Italia."22 Gli fu inviato per posta da Roma dal Generale con una nota di congratulazioni "Al Capitano De Cecco2 , che al comando di una pattuglia di S.81 colpì un deposito di carburante a Barcellona durante la notte del 7 giugno 1938, faccio le mie sincere congratulazioni. Roma, 6/10/38. Generale Veldeoti."23

Il titolo ed il sottotitolo dell'articolo erano "65,000 tonnellate di benzina bruciano da martedì nel porto di Barcellona. Il bombardamento degli obiettivi di guerra e' stato eseguito con fulminante precisione dall'Aviazione Legionaria."

Sulla mia copia, il Capitano De Cecco fece una dedica personale, così come la fece per tutti i membri della Squadriglia che parteciparono a tali missioni, sebbene ne' io ne' molti altri avevano volato in quella particolare notte. Era datata 9 Luglio 1938.

Quando dei nuovi radiotelegrafisti e vari altri aviatori volontari arrivarono come rimpiazzi per noi e per quelli che stavano per tornare in Italia, ci furono restituiti a tutti i nostri passaporti falsi. Vestiti di nuovo in abiti civili, coi quali eravamo arrivati, ci imbarcammo sulla nave mercantile e passeggeri "Firenze"24 per tornare in Italia al porto di Genova.25

Prima della partenza dissi al mio amico Pierin che in tutti questi anni in Aeronautica avevo scoperto che una carriera militare non aveva senso per me che avevo deciso che dopo il mio arrivo in Italia avrei richiesto il congedo dal servizio militare. Egli acconsentì a fare lo stesso, perché aveva deciso che se la sua madrina avesse accettato la sua proposta, si sarebbe sposato presto.

Pertanto, quando arrivammo di nuovo della nostra terra andammo a Roma al quartier generale del Ministero dell'Aeronautica dove dovevamo presentarci dopo il nostro ritorno dalla Spagna. Nello stesso momento chiedemmo il congedo dal servizio militare, che ci fu concesso, e tornammo al nostro status di civili.

L'ultimo giorno che passammo insieme visitammo la Capitale del nostro Paese, dicemmo addio alla nostra carriera militare e ci promettemmo di tenerci in contatto scrivendoci a vicenda. Come souvenir di quell'evento memorabile in cui indossavamo abiti civili, Pierin ed io ci facemmo un'altra foto26 a Roma seduti insieme su un muro di un monumento con alle spalle la statua del famoso Re Vittorio Emanuele II, il fondatore del riunificato Regno d'Italia.

Datat 9 Settembre 1938, il Ministero dell'Aeronautica mi assegnò La Croce al Merito di Guerra con La Medaglia Commemorativa per la Campagna di Spagna e con La Medaglia di Benemerenza per i volontari della Campagna di Spagna.

Quindi in un Decreto datato 2 Maggio 1940 mi fu assegnata dall'Aeronautica Militare Italiana La Croce di Guerra al Valor Militare per l'attiva missione di guerra volontaria nei cieli di Spagna, Novembre 1937 - Marzo 1938.

Sebbene il mio entusiasmo giovanile di poter volare e vedere nuovi posti fu ricompensato, imparai che la carriera militare non faceva per me. Fui felice di tornare a casa dalla mia famiglia e di ricominciare la mia vita da civile.

Tradotto dall’Inglese in Italiano da Emanuele Bravi.

1. Dittatore fascista spagnolo

2. Territorio dell’Africa nord-occidentale

3. Cancelliere della Germania e leader del partito nazista

4. “I Sorci Verdi” – da un’espressione italiana “far vedere i sorci verdi” – che significa “stupire o sorprendere qualcuno con le proprie azioni”

5. Aviere Scelto, secondo grado dell’Aeronautica Militare Italiana

6. Quaderno di Stazione, Sevizio Radiotelegrafico d’Aeronautica, Stazione AKC, Aeroplano No. 4, della 192 Squadriglia di Bombardamento Terrestre di Aeronautica Italiana (Forli, Febbraio 24, 1937 - Novembre 20, 1937 [in Italiano] e della 251 Squadriglia di Bombardamento Notturno

di Aeronautica Legionaria (Palma de Mallorca, Novembre 21, 1937 - Giugno 22, 1938) [in Italiano].

7. Registrato dall'Aviere Scelto Radiotelegrafista Giulio Verro, [Giulio Villani, alias legionario] (Sigillo, 251. Squadriglia, B.N.) [Sigillo, 251 Squadriglia, B.N.]. Pagine scelte.

8. Aviazione Legionaria, Stralci Voli di Pace, 251 Squadriglia B.N. Secondo Semestre 1937 - Primo Semestre 1938 [in Italiano] da un documento rilasciato al AV. SC. R.T. Verro Giulio [Aviere Scelto, Radio-Telegrafista Verro Giulio].

9. "Tutto per la Patria" [In Spagnolo]

10. Isola Italiana del mar Tirreno

11. Gruppo di isole Spagnole del Mar Mediterraneo

12. Isola principale delle Baleari

13. Bombardamento Notturno [In Italiano]

14. Capo Radiotelegrafista

15. Dalla copia del Carnet Militar de Identidad [in Spagnolo] – Carta d'Identità Militare

16. Pipistrelli

17. Dalle foto datate : 7/9/37 and 7/12/37 [come nella convenzione americana mese, giorno e anno. Notare che nella foto le date sono riportate secondo la convenzione Europea: giorno, mese e anno]

18. Gli orari di tutto il Capitolo sono riportati come registrati nel "Quaderno di Stazione" secondo la convenzione Europea – il giorno inizia alle 00:01 o un minuto dopo la mezzanotte e termina alle 24:00 della mezzanotte seguente.

19. Cuenca – in Spagnolo

20. Volantini stampati in Spagnolo, collezione privata di Olga Gladky Verro

21. Dalle foto scattate dopo il bombardamento

22. Il Giornale d'Italia [In Italiano] (Roma, Venerdì 10 Giugno 1938)

23. Nome del Generale non completamente leggibile

24. Dalle fotografie scattate a bordo della nave "Firenze"

25. Porto Italiano del Mar Tirreno

26. Dalle fotografie scattate a Roma